

# **STRATEGI PEMASARAN PT. SUZUKI INDOMOBIL MOTOR DALAM EKSPOR SUZUKI ADDRESS KE EROPA TAHUN 2015 PASCA KELUARNYA KEBIJAKAN STANDAR EMISI EURO 4**

Oleh :

**Rafly**

**(rafhenkaira@yahoo.com)**

**Pembimbing : Drs. Idjang Tjarsono,M.Si**

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya jl. H.R. Soebrantas KM. 12.5 Simp. Baru Pekanbaru 288293-

Telp/Fak. 0761-63277

## ***ABSTRACT***

*This research aims to determine strategies PT.Suzuki Indomobil Motor in exporting Suzuki Address to European based policy euro 4 emission standards.*

*This research included into descriptive research and the research method used was a case study, which takes an object to be studied by focusing on a single issue. Data collection techniques used by the author is the study of literature sourced from books, journals, documents and a valid website. The data in this study apply qualitative analysis techniques with deductive writing techniques. The perspective used in this research is a liberal perspective, while his theory is the theory of absolute advantage.*

*Results from the research showed that the policy of the euro emission standards contained in the European motorcycle market influence, so as not to carelessly motorcycle Europe as be exported and marketed. Marketing strategy undertaken by PT.Suzuki Indomobil Motor to penetrate the European market under the policy by producing Suzuki Address. Suzuki Address is a scooter-type motorcycle products with international standard specifications so that it can qualify contained in the policy of the euro 4 emission standards.*

***Keywords: Suzuki Address, Product, Skutik***

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Sejak pertama kali dirancang oleh Ernest Michaux warga negara berkebangsaan prancis pada tahun 1868<sup>1</sup>, sepeda motor terus mengalami perkembangan dalam hal teknologi dan

efisiensi. Pada awalnya, sepeda motor rancangan Ernest Michaux menggunakan mesin uap sebagai tenaga penggerak. Barulah pada tahun 1885 muncul sepeda motor yang menggunakan mesin bertenaga bensin dan di akui oleh dunia. Sepeda motor bertenaga bensin ini diciptakan oleh Gottlieb Daimler warga negara berkebangsaan

---

<sup>1</sup> <https://www.scribd.com/doc/269471651/Sejarah-Penemuan-Motor>. Diakses pada tanggal 1 Agustus 2016.

Jerman<sup>2</sup>. Daimler Memasangkan mesin 4 langkah atau yang dikenal dengan mesin 4-tak pada sebuah sepeda kayu.

Sepeda motor ini menjadi sangat populer pada era perang dunia pertama dan kedua. Pada masa itu sepeda motor digunakan untuk kepentingan militer. Setelah era perang pertama dan kedua berakhir, sepeda motor menjadi alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat diseluruh dunia. Pasca perang dunia kedua, Harley Davidson, Norton, Triumph, BMW adalah perusahaan yang terkenal di negara barat dalam hal memproduksi sepeda motor. Sedangkan di negara Asia khususnya Jepang, terdapat perusahaan Honda, Yamaha, dan Suzuki<sup>3</sup>. Diawal kemunculannya hingga memasuki era perang dunia dan sampai tahun 1990an, sisa hasil pembakaran yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor dan sepeda motor sangat merusak lingkungan. Hal ini dikarenakan emisi gas sisa hasil pembakaran yang tidak sempurna antara pembakaran bahan bakar dengan udara didalam mesin sehingga menyebabkan udara disekitar menjadi tidak bersih.

Tabel 1. Komposisi Udara Bersih

Jenis gas	Formula	Konsentrasi (% volume)	Ppm
1.Nitrogen	N <sub>2</sub>	78,08	780,800
2. Oksigen	O <sub>2</sub>	20,95	209,500
3. Argon	Ar	0,934	9,340
4. Carbon Dioksida	CO <sub>2</sub>	0,0314	314
5. Neon	Ne	0,00812	18

<sup>2</sup> <http://documents.tips/documents/sejarah-perkembangan-sepeda-motor-di-dunia.html>. Diakses pada tanggal 1 Agustus 2016.

<sup>3</sup> ibiid

6.Helium	He	0,000524	5
7.Methana	CH <sub>4</sub>	0,0002	2
8.Krypton	Kr	0,000114	1

Sumber : Environmental Chemistry, Air and Water Pollution

Selain itu emisi gas hasil pembakaran yang tidak sempurna ini juga bersifat sangat berbahaya bagi makhluk hidup. Parahnya tingkat kerusakan lingkungan pada awal masa kemunculan sepeda motor dikarenakan pada saat itu perusahaan-perusahaan yang memproduksi sepeda motor belum menerapkan teknologi yang dapat menekan angka pencemaran dari emisi gas sisa hasil pembakaran didalam mesin sepeda motor.

Seiring berjalannya waktu, perusahaan-perusahaan otomotif mulai mengenal teknologi yang bisa membuat sepeda motor lebih ramah lingkungan<sup>4</sup>. Teknologi yang diterapkan pada sepeda motor terbukti efisien untuk menekan pencemaran emisi gas yang dihasilkan dari sisa pembakaran sepeda motor, namun hal ini tidak lah semudah yang dibayangkan. Pengembangan teknologi yang dilakukan oleh perusahaan otomotif membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang mahal.

Saat ini penggunaan sepeda motor di seluruh negara dunia semakin meningkat. Berdasarkan data World Health Organization(WHO) di tahun 2010 terdapat sekitar 455 juta sepeda motor yang tersebar di seluruh dunia, sedangkan di tahun 2002 hanya sekitar 200juta. Meningkatnya jumlah sepeda motor adalah bentuk dari kebutuhan manusia akan kendaraan yang bisa

<sup>4</sup> <http://www.acea.be/industry-topics/tag/category/co2-from-heavy-duty-vehicles>. Diakses pada tanggal 2 agustus 2016.

digunakan untuk menunjang aktivitas sehari-hari.

Tabel 2. Total Sepeda Motor di Dunia Tahun 2010

No	Wilayah	Jumlah	Total (%)	Per 1000 Populasi
1	Asia	359,567,713	78.94	100.80
2	Middle East	13,240,634	2.91	28.35
3	Europe	38,767,389	8.51	43.90
4	Africa	7,938,939	1.74	10.35
5	South America	22,801,731	5.01	58.12
6	North America	12,395,764	2.72	23.82
7	Oceania	778,936	0.17	21.80

Sumber : Global Status Report on Road Safety. WHO 2013

Dari tabel diatas, selain data yang menunjukkan bahwa wilayah Asia adalah pengguna sepeda motor terbanyak didunia, dapat juga dilihat bahwa wilayah Eropa adalah pengguna sepeda motor kedua terbanyak di dunia.

Penggunaan sepeda motor di Eropa jika dibandingkan dengan Asia memang tidak terlalu banyak. Hal ini dikarenakan masyarakat Eropa pada umumnya lebih menyukai berjalan kaki, menggunakan sepeda atau transportasi umum. Keinginan Uni Eropa yang ingin memangkas gas emisi sebanyak 60% pada tahun 2050<sup>5</sup>, juga menjadi faktor sedikitnya penggunaan sepeda motor di Eropa. Efek dari keinginan itu berimbas dengan keluarnya kebijakan mengenai standar emisi.

Kebijakan standar emisi ini dikenal dengan sebutan Standar Emisi Euro. Kebijakan ini mengatur tentang batas emisi gas buang kendaraan bermotor yang terdapat di Eropa. Dengan keluarnya kebijakan tentang standar emisi euro, tidak semua jenis sepeda motor boleh dipasarkan dan beroperasi dijalanan Eropa. Sepeda motor yang boleh dipasarkan dan beroperasi dijalanan Eropa haruslah sepeda motor yang memenuhi syarat yang terdapat didalam kebijakan standar emisi euro.

Sampai tahun 2015 sudah terdapat 6 tahapan kebijakan standar emisi euro yang di keluarkan oleh Uni Eropa sejak pertama kali dikeluarkan pada tahun 1992. Kebijakan standar emisi euro ini terbukti berhasil mengurangi emisi gas buang kendaraan bermotor di negara-negara Uni Eropa. Kebijakan standar emisi euro ini pun digunakan oleh negara-negara lain sebagai acuan untuk menetapkan batas kadar emisi gas pada kendaraan bermotor di wilayah mereka dengan perbedaan tahapan standar emisi euro.

Berbeda nya tahapan standar emisi euro yang digunakan masing-masing negara dikarenakan kebijakan pemerintah antara negara yang satu dengan yang lainnya tidak lah sama. Tiap-tiap tahapan standar emisi euro memiliki peraturan yang berbeda dalam penentuan kadar emisi gas buang suatu kendaraan bermotor. Semakin tinggi tahapan standar emisi euro, semakin ketat peraturan mengenai kadar emisi gas buang kendaraan bermotor.

Kebijakan standar emisi euro 1, 2 dan 3 adalah kebijakan standar emisi yang bersifat longgar. Sedangkan kebijakan standar emisi euro 4,5 dan 6 adalah kebijakan standar emisi yang bersifat ketat. Dengan berbedanya peraturan yang terdapat di tiap-tiap tahapan standar emisi euro, berefek kepada pangsa pasar dan kemampuan produksi perusahaan yang memasarkan produk kendaraan bermotor di

<sup>5</sup> [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_en](https://europa.eu/european-union/topics/transport_en). Diakses pada tanggal 2 Agustus 2016.

negara tersebut. Kebanyakan kebijakan standar emisi euro 1,2, dan 3 digunakan oleh negara yang sedang berkembang, dan standar emisi euro 4,5, dan 6 digunakan oleh negara-negara maju.

Meski demikian, wilayah Eropa tetaplah pasar yang menjanjikan bagi produsen kendaraan bermotor untuk memasarkan produk mereka di Eropa. Dari tabel 2, angka 38 juta sepeda motor yang tersebar di seluruh wilayah Eropa adalah angka yang menjanjikan bagi produsen sepeda motor untuk berbisnis kendaraan sepeda motor di Eropa. Peluang ini lah yang dilihat oleh perusahaan asal Jepang yaitu PT. Suzuki Motor Corporation untuk memasarkan varian produk sepeda motor mereka ke pasar Eropa. Pemasaran ini di realisasi kan oleh anak cabang PT. Suzuki Motor Corporation yaitu PT. Suzuki Indomobil Motor lewat varian sepeda motor Suzuki Address.

PT. Suzuki Indomobil Motor adalah anak cabang dari PT. Suzuki Motor Corporation yang terletak di Indonesia<sup>6</sup>. Perusahaan ini memproduksi kendaraan roda empat dan kendaraan roda.

Di era globalisasi sekarang ini, terjadi kemajuan yang pesat dalam perdagangan, baik perdagangan dalam negeri maupun perdagangan luar negeri. Hal ini lah yang dilakukan oleh PT. Suzuki Indomobil Motor untuk menjawab tantangan global yaitu dengan memasarkan produk mereka ke luar negeri. Perdagangan luar negeri perlu dilakukan agar produk yang dibuat oleh PT. Suzuki Indomobil Motor bisa mengakses pasar yang lebih luas dan dinikmati serta di kenal oleh masyarakat luar negeri.

Pada tahun 2015 PT. Suzuki Indomobil Motor melakukan ekspor produk mereka kepasar Eropa lewat varian Suzuki Address. Suzuki Address adalah varian sepeda motor bertipe skutik dengan kapasitas mesin 110 CC buatan Suzuki

Indomobil Motor yang memiliki spesifikasi berstandar internasional<sup>7</sup>. Spesifikasi berstandar internasional dinamakan didalam Suzuki Address karena Eropa sangat ketat dalam mempersyaratkan standar kualitas dan keamanan produk agar bisa beroperasi di wilayah tersebut<sup>8</sup>.

Wilayah Eropa merupakan pasar yang menjanjikan bagi PT. Suzuki Indomobil Motor. Untuk merambah pasar ini lewat perdagangan Internasional ada hal-hal yang diperhatikan oleh PT. Suzuki Indomobil Motor. Selain proses-proses ekspor, PT. Suzuki Indomobil Motor memperhatikan standar emisi euro yang mengatur tentang spesifikasi motor yang boleh beroperasi dijalanan Eropa. PT.Suzuki Indomobil Motor harus mematuhi kebijakan ini agar produk sepeda motor mereka bisa di ekspor dan dipasarkan di Eropa.

## B. Tinjauan Teori

Untuk membahas suatu permasalahan perlu dikemukakan teori-teori yang relevan dengan permasalahan yang diteliti dan sebagai landasan penelitian yang akan dilakukan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, teori ialah "*Pendapat yang didasarkan pada penelitian dan penemuan, didukung oleh data dan argumentasi*".

Menurut perspektif liberalis yang dipelopori oleh David Ricardo dan Adam Smith, pelaku perdagangan bebas tidak hanya melibatkan negara saja, akan tetapi juga melibatkan individu-individu yang bebas berinteraksi dengan individu-individu di negara lain. Interaksi ini digambarkan dalam bentuk perdagangan luar negeri dan pasar bebas. Individu-individu ini bisa antar

<sup>6</sup><http://www.globalsuzuki.com/globallinks/index.html>. Diakses pada tanggal 2 Agustus 2016

<sup>7</sup> [http://www.suzuki.co.id/motorcycle\\_type/suzuki-address](http://www.suzuki.co.id/motorcycle_type/suzuki-address). Diakses pada tanggal 2 Agustus 2016.

<sup>8</sup> <https://www.google.com/url?Pidato-Menteri-Perindustrian-pada-acara-Peresmian-Ekspor-Perdana-sepeda-motor-Suzuki-Address-produksi-PT.-Suzuki-Indomobil-Motor-tanggal-27-Februari-2015>.

perusahaan pengekspor dengan negara pengimpor, perusahaan pengekspor dengan perusahaan pengimpor, dan negara pengekspor dengan perusahaan pengimpor. Bahkan tidak jarang pula ada pelaku perdagangan bebas yang bersifat pribadi.

Berdasarkan perspektif liberalis ini, adalah langkah yang tepat jika PT. Suzuki Indomobil Motor melakukan perdagangan luar negeri dan perluasan pasar dengan menerapkan strategi-strategi pemasaran. Perdagangan luar negeri adalah menjalankan fungsi-fungsi pemasaran pada tingkat internasional<sup>9</sup>.

Wilayah yang menjadi target ekspor, menjadi fokus utama perusahaan dalam keberhasilan pemasaran suatu produk. Strategi pemasaran PT. Suzuki Indomobil Motor dalam melakukan ekspor produk Suzuki Address ke Eropa harus sesuai dengan kebijakan yang terdapat di Eropa agar berhasil melakukan proses perdagangan luar negeri.

Didalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan teori keunggulan absolut yang dikemukakan oleh Adam Smith.

Negara/organisasi/perusahaan/individu yang bisa menghasilkan spesialisasi pada suatu produk yang memiliki efisiensi produksi lebih baik daripada negara/organisasi/perusahaan/individu lain dan melakukan perdagangan internasional terhadap negara yang memiliki kemampuan spesialisasi pada produk yang sama tetapi tidak dapat diproduksi di negara tersebut secara efisien.

### **C. Permasalahan Penelitian**

Melihat latar belakang masalah diatas, maka penulis membuat rumusan masalah dengan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

## **Mengapa PT. Suzuki Indomobil Motor memproduksi Suzuki Address?**

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui tentang Kebijakan standar emisi euro yang mempengaruhi pemasaran sepeda motor di Eropa.
2. Untuk mengetahui strategi yang dilakukan oleh PT.Suzuki Indomobil Motor dalam memasarkan produk kendaraan sepeda motor mereka ke Eropa.
3. Untuk Mengetahui hubungan antara kebijakan yang terdapat dalam suatu wilayah terhadap pasar sepeda motor di wilayah tersebut.

### **E. Metode Penelitian**

Penelitian ini memusatkan pada strategi pemasaran ekspor PT. Suzuki Indomobil Motor ke Eropa, yang dimana di Eropa terdapat peraturan tentang spesifikasi kendaraan bermotor yang boleh dipasarkan di wilayah tersebut.

### **F. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dalam penulisan skripsi ini menggunakan teknik studi kepustakaan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

### **G. Analisis Data**

Pengolahan data dalam penelitian ini menerapkan teknik analisis kualitatif dengan teknik penulisan deduktif.

### **H. Hasil**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan, PT. Suzuki Indomobil Motor memproduksi Suzuki Address agar bisa menembus pasar Eropa.

Ada pun Variabel- variabel yang digunakan penulis adalah sebagai berikut:

1. Variabel Independen : Agar bisa menembus pasar Eropa.

---

<sup>9</sup> Amir, M.S. 2000. Seluk Beluk dan Tekhnik Perdagangan Luar Negeri. Jakarta : PPM. Hal.167



PT. Suzuki Indomobil Motor harus memahami Kondisi Pasar Sepeda Motor di Eropa.

Model dan fitur produk Suzuki Address yang diekspor ke Eropa disesuaikan dengan kebutuhan dan selera konsumen masyarakat Eropa.

PT. Suzuki Indomobil Motor memperhatikan mutu produk Suzuki Address. Spesifikasi berstandar Internasional yang terdapat pada Suzuki Address membuat Suzuki Address lulus uji coba gas emisi Eropa.

PT. Suzuki Indomobil Motor melakukan prosedur pengujian emisi gas terhadap Suzuki Address.

PT. Suzuki Indomobil Motor memiliki manajemen untuk melakukan pemasaran ekspor. Manajemen PT. Suzuki Indomobil Motor melakukan perluasan pasar melalui ekspor Suzuki Address ke Eropa.

2. Variabel Dependen : PT. Suzuki Indomobil Motor memproduksi Suzuki Address.

Proses produksi dilakukan di dua tempat yaitu *Plant Cakung* (perakitan mesin) dan *Plant Tambun I* (perakitan sepeda motor).

Proses produksi yang diterapkan oleh PT. Suzuki Indomobil Motor menghasilkan spesifikasi berstandar Internasional pada Suzuki Address.

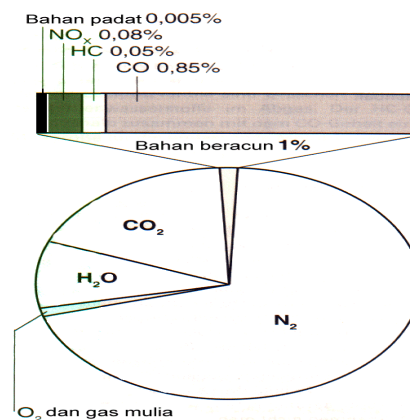
Di Inggris Suzuki Address dijual seharga 1.799 pounds atau sekitar 34,7 juta rupiah.

## I. Pembahasan

Kendaraan bermotor khususnya sepeda motor menggunakan bahan bakar minyak yang disebut bensin sebagai sumber energi mesin. Didalam mesin, bensin mengalami proses pembakaran dengan udara yang menghasilkan ledakan-ledakan. Ledakan-ledakan ini menggerakkan piston yang kemudian menyalurkan gerakan ke rantai roda dan ketika ledakan-ledakan ini

diproses didalam mesin dihasilkan pula emisi gas yang tidak dibutuhkan oleh mesin motor dan memiliki sifat beracun. Gambar dibawah ini adalah konsentrasi gas-gas beracun yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor.

Gambar 1. Perbandingan Gas Beracun Kendaraan Bermotor



Sumber : Swisscontact, 2000

Emisi gas yang dikeluarkan dari pembuangan knalpot sepeda motor sangat berbahaya bagi manusia dan merusak lingkungan. Emisi gas itu antara lain CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, HC, Sox, dan zat Partikulat. Penggunaan bahan bakar minyak pada kendaraan bermotor khususnya sepeda motor yang signifikan akan berdampak pada terjadinya peningkatan kerusakan lingkungan dan pemanasan global<sup>10</sup>.

Pemanasan global adalah fenomena naiknya suhu bumi yang akan memberi dampak negative bagi kelangsungan makhluk hidup. Pemanasan global akan memicu terjadinya kerusakan lapisan ozon pada stratosfer bumi. Pemanasan global terjadi karena terakumulasinya gas-gas berbahaya yang membentuk gas rumah kaca dan akan bereaksi dengan lapisan ozon sehingga menyebabkan lapisan ozon

<sup>10</sup> <http://dishub.pemkomedan.go.id/berita-40-dampak-emisi-kendaraan-bermotor-dan-lainnya.html>. Diakses pada tanggal 5 oktober 2016.

menjadi rusak. Rusaknya lapisan ozon di stratosfer bumi membuat sinar ultra violet tidak dapat diserap oleh lapisan ozon dan membuat makhluk hidup terpapar langsung oleh sinar yang berbahaya ini. Selain rusaknya lapisan ozon, pemanasan global juga akan menyebabkan terjadinya hujan asam dan perubahan iklim.

Dalam hal ini sektor transportasi melalui emisi gas buang kendaraan bermotor adalah salah satu sektor yang memberikan sumbangan terbesar dalam membentuk emisi gas rumah kaca. Emisi gas buang kendaraan bermotor mengandung gas CO yang merupakan salah satu gas yang memicu terjadinya pemanasan global.

Dengan meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor di Eropa, maka gas-gas berbahaya di kawasan Eropa mengalami kenaikan yang signifikan. Atas dasar ini lah Eropa menginginkan emisi yang dihasilkan oleh gas sisa pembakaran kendaraan bermotor ditekan sekecil mungkin. Keinginan itu dituangkan dalam kebijakan yang dikenal dengan kebijakan Standar Emisi Euro.

Kebijakan ini mengatur tentang ambang batas emisi gas nitrogen oksida (NO<sub>x</sub>), hidro karbon (HC), karbon monoksida (CO), dan materi partikulat (PM) pada mobil, truk, kereta api, traktor, sepeda motor, dan mesin sejenis<sup>11</sup>. Kendaraan bermotor yang terkena kebijakan ini wajib memenuhi syarat maksimal ambang batas emisi gas yang diperbolehkan pada kebijakan peraturan standar emisi euro. Pada tahun 1992 kebijakan ini mulai diterapkan diseluruh wilayah Uni Eropa.

Ketika pertama kali kebijakan standar emisi euro diterapkan pada tahun 1992, sampai tahun 2015 ini telah terdapat 6 tahapan dalam penerapan standar emisi euro. Tiap-tiap tahapan memiliki spesifikasi batas

maksimal emisi gas buang yang diperbolehkan pada kendaraan bermotor. Secara umum kendaraan-kendaraan bermotor yang diproduksi mengikuti aturan standar emisi euro yang berlaku pada saat itu. Untuk kendaraan lama, tidak dikenakan aturan standar emisi yang baru tetapi menggunakan standar emisi yang lama sampai masa kelayakan kendaraan bermotor itu habis.

Emisi dari kendaraan bermotor meningkat pesat dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 1990, total 21% emisi gas karbon monoksida (CO) terdapat di negara-negara Uni Eropa<sup>12</sup>. Jumlah Emisi gas CO ini naik menjadi 28% pada tahun 2004<sup>13</sup>.

Untuk kadar batas emisi gas buang karbon dioksida (CO<sub>2</sub>) belum ada penentuan yang pasti dari Uni Eropa. Hal ini dikarenakan Uni Eropa belum mengeluarkan kadar batas emisi CO<sub>2</sub>. Uni Eropa hanya meminta perusahaan otomotif untuk berkontribusi dalam mencapai emisi CO<sub>2</sub> rata-rata sebesar 160g/km pada tahun 2005. Dalam hal ini, perusahaan otomotif dituntut untuk memproduksi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor dengan emisi gas buang memiliki batas ambang yang mendekati emisi CO<sub>2</sub> rata-rata dan bahkan lebih rendah dari emisi CO<sub>2</sub> rata-rata tersebut.

Pada tahun 2007 Uni Eropa menurunkan lagi batas emisi CO<sub>2</sub> rata-rata menjadi 120g/km dan pada tahun 2015 menjadi 119.6g/km. Hal ini memaksa perusahaan otomotif yang menerapkan kapasitas mesin ber CC besar untuk menurunkan kapasitas mesin menjadi ber CC kecil agar kriteria batas ambang CO<sub>2</sub>

<sup>11</sup>

[http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCTupdate\\_EU-95gram](http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCTupdate_EU-95gram)

<sup>12</sup> <http://www.acea.be/industry-topics/tag/category/air-quality>. Diakses pada tanggal 6 oktober 2016.

<sup>13</sup> <http://www.acea.be/statistics/tag/category/co2-emissions-trends>. Diakses pada tanggal 6 oktober 2016.

rata-rata sebesar 120g/km bisa terpenuhi. Dengan memangkas kapasitas mesin yang ber CC besar menjadi kecil akan sekaligus menghemat bahan bakar minyak.

Meski banyak perusahaan otomotif telah siap atas batas ambang emisi CO<sub>2</sub> rata-rata yang baru ini, tidak sedikit pula perusahaan otomotif yang tidak siap dengan batas emisi CO<sub>2</sub> rata-rata tersebut. Hal ini dikarenakan tidak semua perusahaan otomotif memiliki teknologi yang bisa menghasilkan mesin dengan emisi gas buang yang rendah. Namun demikian, aturan emisi yang terdapat di Eropa merupakan tantangan tersendiri bagi perusahaan otomotif untuk memasarkan kendaraan bermotor mereka khususnya sepeda motor ke negara-negara Uni Eropa.

Pemilihan model yang tepat menjadi nilai tersendiri bagi produk sepeda motor skutik. Untuk itu PT.Suzuki Indomobil Motor memilih model Suzuki Address dengan kesan dinamis dan elegan. Konsumen sepeda motor di Eropa pada umumnya menyukai produk yang memiliki model dinamis dan elegan. Dinamis dalam hal ini ialah model produk tidak terlihat kaku dan mudah dikendalikan, sementara model yang elegan mengesankan produk tersebut terlihat mewah. Ada pun Suzuki Address memiliki model sebagai berikut :

1. Suzuki Address memiliki warna silver polos yang terlihat elegan dan stylish. Pemilihan warna yang polos pada Suzuki Address dikarenakan masyarakat Eropa lebih menyukai sepeda motor yang tidak terlalu memiliki banyak warna didalam satu produk sepeda motor.

2. Bentuk body memiliki lekukan yang simpel dan tegas dengan dimensi panjang 1.845 mm, lebar 665 mm dan tinggi 1.095 mm. Sementara wheelbase-nya mencapai 1.260mm dengan ground clearance 120 mm dan tinggi kursi 755 mm. Pemilihan ukuran yang tepat membuat Suzuki Address memiliki nilai dinamis didalam model produk.

3. Model bagasi Suzuki Address memiliki kapasitas yang luas. Hal ini memudahkan konsumen di Eropa untuk meletakkan barang bawaanya didalam bagasi Suzuki Address.

4. Posisi lampu sen belakang dibuat terpisah dari lampu rem dan Suzuki Address menggunakan ban tubeless. Model lampu sen yang terpisah dan penggunaan ban tubeless untuk mengikuti regulasi yang terdapat di Eropa. Ban tubeless Suzuki Address memiliki ukuran ban yang besar yaitu ukuran ban depan 80/90-14 M/C 40P dan ban belakang 90/90-14 M/C 40P.

Uni Eropa mengharuskan perusahaan otomotif untuk membuat produk sepeda motor yang memenuhi kriteria standar emisi euro 4 agar produk sepeda motor yang dibuat bisa dipasarkan di Eropa. Selain teknologi penyaringan emisi sektor mesin sepeda motor juga diperhatikan oleh PT.Suzuki Indomobil Motor, karena berhasil atau tidaknya uji emisi gas berdasarkan ketentuan kebijakan standar emisi euro 4 tergantung dari berhasil atau tidaknya sebuah mesin sepeda motor melakukan proses pembakaran yang sempurna. Proses pembakaran yang tidak sempurna didalam mesin akan menyebabkan gas buang sepeda motor memiliki kandungan polutan yang sangat tinggi. Sebaliknya, mesin sepeda motor yang berhasil melakukan proses pembakaran yang sempurna akan memiliki kandungan polutan yang rendah didalam emisi gas buang.

Kebijakan standar emisi euro yang terdapat di Eropa menjadi tantangan tersendiri bagi PT.Suzuki Indomobil Motor agar bisa semakin inovatif dan kreatif dalam menghasilkan produk-produk kendaraan sepeda motor. PT.Suzuki Indomobil Motor merakit Suzuki Address dengan spesifikasi mesin sebagai berikut :

1. Suzuki Address menggunakan mesin SOHC 4 langkah berkapasitas 110cc dengan pendinginan mesin menerpakan sistem



berpendingin udara dan menerapkan CVT (Continously Variabel Transmission) untuk sistem transmisi.

2. Jumlah silinder yang terdapat pada mesin berjumlah 1 dengan diameter 51.0 mm, dan langkah 55.2 mm. Mesin dengan langkah pendek dan diameter silinder besar memudahkan untuk memperoleh torsi besar pada RPM rendah, sehingga gas Suzuki Address tidak perlu ditarik terlalu dalam untuk mendapatkan power. Gas yang tidak ditarik terlalu dalam akan meringankan kerja mesin didalam proses pembakaran.

3. Perbandingan kompresi mesin 9.4 : 1 yang dimana ini akan memberikan tenaga mesin menjadi besar. Suzuki Address adalah sepeda motor tipe skutik yang memiliki performa bagus.

4. Celah valve pada mesin bagian dalam berukuran 0.04-0.08 dan celah valve pada mesin bagian luar berukuran 0.12-0.16. Kerenggangan celah valve yang ideal membuat pembakaran di ruang mesin menjadi lebih optimal.

5. Sistem pelumasan mesin menggunakan oli dengan terdapatnya filter oli yang digunakan didalam mesin sehingga penyaringan oli bekerja sempurna dan membuat oli selalu bersih untuk disalurkan kedalam bagian mesin. Penyaringan berlangsung di oli strainer dan oli filter.

6. Sistem bahan bakar menerapkan sistem fuel injection dimana kebijakan standar emisi euro 4 mewajibkan sepeda motor untuk menggunakan pengapian fuel injection. PT. Suzuki Indomobil Motor mengembangkan teknologi injeksi pada Suzuki Address sehingga membuat kerja sistem injeksi lebih optimal. Teknologi injeksi terbaru ini dinamakan dengan Electronic Petrol Injection (EPI).

8. Mesin Suzuki Address dilengkapi dengan Crank Shaft Position sensor (CKP). CKP sensor digunakan sebagai sensor utama mendeteksi putaran mesin, output sinyal dari CKP sensor dikirim ke ECM untuk

menentukan besarnya basic injection volume. Selain itu, CKP sensor digunakan sebagai sensor utama sistem pengapian. Keuntungan yang dimiliki dengan CKP sensor ini ialah menghasilkan radius putaran yang lebih sempurna, optimal dan suplai arus kelistrikan lebih stabil sesuai dengan kebutuhan sistem injeksi.

Untuk spesifikasi sistem listrik yang terdapat pada Suzuki Address bisa dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3. Spesifikasi Listrik

Item	Address
Ignition type	Electronic Ignitation (Full Transision)
Spark plug	NGK : CPR7EA-9 DENSO : U22EPR9
Battery	12V 10.8kC (3.0Ah)/10HR
Generator	Single phase A.C generator
Fuse	10 A
Headliht (High/Low)	12 V 32/32 W
Position light	12 V 3.4 W x 2
Tail/Brake Light	12 V 18.5 W
Turn signal light	12 V 10 W x 4
License plate light	12 V 5 W
High beam indicator light	12 V 1.7 W
Turn signal indicator light	12 V 1.7 W
Speedometer light	12 V 1.7 W x 2
FI Indicator light	12 v 1.7 W

Sumber : [www.suzuki.co.id](http://www.suzuki.co.id)

Sistem pembuangan gas menerapkan teknologi penyaringan gas-gas buang berbahaya sehingga Suzuki Address lulus uji coba emisi gas sesuai dengan ketentuan standar emisi euro 4. Teknologi-teknologi penyaringan emisi yang digunakan pada Suzuki Address :

### 1. Fuel Evaporative Emission Control (EVAP) System

Teknologi ini berfungsi untuk mencegah agar hidro karbon tidak terbuang bebas ke atmosfer. Caranya dengan menggunakan sebuah charcoal canister (filter karbon) untuk menyerap HC yang menguap dari tangki bahan bakar.

### 2. Throttle Positioner System

Disaat mesin mengalami putaran tinggi dan pedal gas dilepaskan mendadak, throttle valve tertutup penuh sehingga kevakuman di intake manifold (bagian dari mesin yang diperlukan dalam bahan bakar dan udara) mendadak tinggi. Hal ini menyebabkan bensin yang masuk ke intake manifold menjadi berlebihan, sedangkan udara yang masuk sedikit sehingga campuran menjadi tak seimbang. Pada waktu bersamaan kompresi dalam ruang bakar juga menurun. Akibatnya pembakaran menjadi tidak stabil sehingga kadar CO dan HC dalam gas buang meningkat drastis. Untuk mencegah masalah itu, throttle valve (katup kontrol aliran) harus lebih terbuka sedikit sehingga campuran terbakar lebih sempurna.

### 3. Katup Pemindah Vakum

Katup pemindah vakum adalah komponen pengontrol efektivitas kekuatan vakum yang bekerja pada vacuum advance atau sistem vakum yang lain. Katup pemindah vakum sering digunakan dalam sistem kontrol emisi.

### 4. Penyaring Gas (Gas Filter)

Filter ini berfungsi untuk mencegah karbon, partikel, bensin, dan lain-lain agar tidak masuk ke mekanisme kontrol dari sistem kontrol emisi.

### 5. Hot Idle Compensation System

Hot Idle Compensation System akan aktif ketika mesin Suzuki Address bekerja pada putaran rendah dan suhu udara luar dan suhu dalam ruang mesin tinggi. dan menyebabkan mesin menjadi kasar atau mati.

### 6. Katalitik Konverter

Katalitik konverter dipasang pada saluran gas buang. Pemakaian katalisator menurunkan emisi gas buang kendaraan hingga tingkat paling rendah, misalnya CO = 0,2% dan HC = 100 ppm. Ketika emisi gas buang melewati katalitik konverter yang terbuat dari bahan khusus, terjadi reaksi kimia yang mengubah emisi HC, CO dan NO<sub>x</sub> menjadi CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>O dan N<sub>2</sub>.

Di Eropa Suzuki Address di ekspor ke Inggris, Italia, Jerman, Belanda, Turki, Swiss, Swedia, Norwegia, Perancis, Spanyol, Irlandia, Denmark, Belgia, Yunani, Finlandia, dan Polandia. Harga Suzuki Address di Inggris berkisar 1.799 poundsterling atau sekitar 35 juta rupiah dan jika dilihat dari harga Suzuki Address yang telah di pajang di dealer Suzuki Inggris tidak banyak perbedaan mengenai harga yang dijual di negara-negara Uni Eropa lainnya.

Mahalnya harga jual Suzuki Address di Inggris dikarenakan kebijakan standar emisi euro 4 yang memaksa perusahaan otomotif untuk mengembangkan mesin dan teknologi pendukung agar sepeda motor bisa di pasarkan di sana. Pengembangan mesin dan teknologi pengendali emisi gas buang ini tidak lah mudah dan murah. Mahal nya biaya perusahaan otomotif untuk menghasilkan produk sepeda motor yang sesuai dengan kebijakan standar emisi euro 4 membuat produk yang bersangkutan akan mengalami kenaikan harga yang sangat mahal dalam pemasarannya.

Mahal nya harga produk Suzuki Address bukan lah hal yang menjadi halangan bagi PT.Suzuki Indomobil Motor untuk tetap berinovatif menciptakan produk-produk baru khususnya sepeda motor tipe skutik untuk dipasarkan di Eropa, mengingat pangsa pasar sepeda motor tipe skutik di Eropa sedang diminanti oleh konsumen kendaraan bermotor disana.

Selain pengembangan mesin dan teknologi yang dilakukan oleh PT.Suzuki Indomobil Motor dalam produk Suzuki Address, faktor pendukung keselamatan, kenyamanan, performa, penampilan turut menjadi penyumbang kenaikan harga yang mahal di Eropa. Kualitas yang diberikan oleh PT.Suzuki Indomobil Motor terhadap produk Suzuki Address setara dengan kualitas-kualitas produk dari perusahaan otomotif lain yang telah terlebih dahulu memasarkan produk sepeda motor skutik nya di Eropa. Harga yang mahal bagi masyarakat Eropa untuk menebus Suzuki Address sangat sebanding dengan kualitas berstandar internasional yang dimiliki oleh produk sepeda motor ini.

## **J. Kesimpulan**

Kebijakan standar emisi euro bersifat mengikat dan mempengaruhi pasar sepeda motor di Eropa. Kebijakan ini berfungsi untuk mengurangi polusi emisi gas buang yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor. Polusi emisi gas buang kendaraan bermotor dapat merusak lingkungan dan berbahaya bagi kesehatan makhluk hidup.

Kebijakan standar emisi euro di Eropa memiliki 6 tahapan. Pada tahun 2015, kebijakan standar emisi euro 4 adalah patokan umum bagi perusahaan otomotif yang ingin mengeksport produk kendaraan bermotor ke Eropa.

PT.Suzuki Indomobil Motor adalah perusahaan otomotif asal Indonesia yang memproduksi kendaraan bermotor roda empat dan roda dua. PT.Suzuki Indomobil Motor mengakses pasar yang lebih luas dengan cara ekspor produk kendaraan bermotor ke Eropa. Akses pasar yang lebih luas akan memberikan keuntungan bagi perusahaan.

Suzuki Address adalah produk sepeda motor tipe skutik 110 cc berpendingin udara dengan spesifikasi berstandar Internasional sehingga bisa

memenuhi syarat batas maksimal emisi gas buang yang terdapat dalam kebijakan standar emisi euro 4.

## **K. Daftar Pustaka**

Buku :

- 1.Amir, M.S. 2004. Strategi Memasuki Pasar Ekspor. Jakarta : PPM.
- 2.Amir, M.S. 2000. Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri. Jakarta: PPM.
- 3.Kotler, Philip dan Gary Armstrong. 2000. Dasar-Dasar Pemasaran, Edisi Keenam, Terjemahan Wilhelmus W Bakowaton. Jakarta: Intermedia.
- 4.Kotler, Philip. 2004. Manajemen Pemasaran 2, Edisi Millenium. Jakarta: PT. Ikrar Mandiri.

Website:

- 5.<https://www.scribd.com/doc/269471651/Sejarah-Penemuan-Motor>.
- 6.<http://documents.tips/documents/sejarah-perkembangan-sepeda-motor-di-dunia.html>.
- 7.[https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_en](https://europa.eu/european-union/topics/transport_en).
- 8.<http://www.globalsuzuki.com/globallinks/index.html>.
- 9.[http://www.suzuki.co.id/motorcycle\\_type/suzuki-address](http://www.suzuki.co.id/motorcycle_type/suzuki-address).
- 10.<https://www.google.com/url?pidato-Menteri-Perindustrian-pada-acara-Peresmian-Ekspor-Perdana-sepeda-motor-Suzuki-Address-produksi-PT.-Suzuki-Indomobil-Motor-tanggal-27-Februari-2015>.
- 7.<http://www.kemendag.go.id/id/photo/2015/02/27/mendag-bersama-menperin-hadiri-acara-ekspor-perdana-motor-suzuki-address-ke-24-negara>.
- 8.<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/wmtc.html>.
- 9.<http://www.acea.be/industry-topics/tag/category/euro-standards>.